

交通资讯

Information

国务院印发《深入实施以人为本的新型城镇化战略五年行动计划》

国务院印发《深入实施以人为本的新型城镇化战略五年行动计划》(以下简称《行动计划》),提出要实施好新一轮农业转移人口市民化、潜力地区城镇化水平提升、现代化都市圈培育、城市更新和安全韧性提升等四方面行动,为推动经济平稳健康可持续发展、推进中国式现代化建设提供有力支撑。

实施现代化都市圈培育行动的重点任务方面,一是提升城际通勤效率:稳步推进都市圈轨道交通网络建设,充分利用干线铁路提供城际列车服务,优先利用既有有线网资源开行市域(郊)列车,沿通勤客流主廊道有序新建市域(郊)铁路,推动小编组、公交化运营;探索中心城市轨道交通向周边城镇延伸,鼓励采用大站直达等停靠方式;推动干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通“四网融合”发展,实现“零距离”换乘和一体化服务;加快建设都市圈公路环线通道,全面畅通都市圈内各类未贯通公路和瓶颈路段。二是强化产业分工协作。三是加快市场一体化建设。四是推进公共服务共建共享。

实施城市更新和安全韧性提升行动的重点任务方面,一是推进城镇老旧小区改造。二是加快推进保障性住房建设、“平急两用”公共基础设施建设、城中村改造:加大保障性住房建设和供给,加快解决工薪收入群体住房困难,稳定工薪收入群体住房预期。三是加强城市洪涝治理。四是实施城市生命线安全工程,其中包括强化城市道路交通运行基础,构建级配合理、功能完善、顺畅通达的路网体系。五是推进绿色智慧城市建设,其中包括加快居住区充电设施建设,推动公共停车场、具备条件的加油(气)站在确保安全的前提下配建快充、换电和加氢设施,开展公共领域车辆全面电动化试点。

(中国政府网, 2024-07-31)

国务院办公厅印发《加快构建碳排放双控制度体系工作方案》

国务院办公厅印发《加快构建碳排放双控制度体系工作方案》(以下简称《方案》)。《方案》提出到2025年、“十五五”时期、碳达峰后3个阶段的工作目标。一是到2025年,碳排放相关统计核算、监测计量能力得到提升,为“十五五”时期在全国范围实施碳排放双控奠定基础。二是“十五五”时期,实施以强度控制为主、总量控制为辅的碳排放双控制度,建立碳达峰碳中和综合评价考核制度,确保如期实现碳达峰

目标。三是碳达峰后,实施以总量控制为主、强度控制为辅的碳排放双控制度,建立碳中和目标评价考核制度,进一步强化对各地区及重点领域、行业、企业的碳排放管控要求,推动碳排放总量稳中有降。《方案》明确提出将碳排放指标纳入国民经济和社会发展规划,并要求建立健全地方碳考核、行业碳管控、企业碳管理、项目碳评价、产品碳足迹等政策制度和管理机制。

(中国政府网, 2024-08-02)

四部门联合印发《关于推动车网互动规模化应用试点工作的通知》

国家发展改革委办公厅、国家能源局综合司、工业和信息化部办公厅、市场监管总局办公厅联合印发《关于推动车网互动规模化应用试点工作的通知》(以下简称《通知》),要求各地全面推广新能源汽车有序充电,扩大双向充放电(V2G)项目规模,丰富车网互动应用场景,以城市为主体完善规模化、可持续的车网互动政策机制,以V2G项目为主体探索技术先进、模式清晰、可复制推广的商业模式,力争以市场化机制引导车网互动规模化发展。

《通知》要求,参与试点的地区应全面执行充电峰谷分时电价,力争年度充电量60%以上集中在低谷时段,其中通过私人桩充电的电量80%以上集中在低谷时段。参与试点的V2G项目放电总功率原则上不低于500 kW·h,年度放电量不低于10万kW·h,西部地区可适当降低。

《通知》指出,试点工作的重点任务包括:发挥电力市场的激励作用,逐步形成模式清晰、发展稳定、具备推广条件的负荷聚合商业模式;完善价格与需求响应机制,建立健全居民充电峰谷分时电价机制,探索新能源汽车和充换电场站对电网放电的价格机制;加强智能有序充电应用推广,制定完善充换电设施智能化相关技术要求,推动智能有序充电桩建设、替代或改造;促进V2G技术与模式协同创新,探索与园区、楼宇、住宅等场景高效融合的V2G技术和模式,满足公共领域和私人车辆的V2G应用需求。

(国家发展改革委网站, 2024-09-10)

交通运输部办公厅等六部门部署开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动

为深入实施城市公共交通优先发展战略,鼓励引导绿色出行,交通运输部、公安部、国管局、中华全国总工会、共青团中央、中国残疾人联合会定于2024年9月联合开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动。活动以“绿色出行 公交优先”为主题,大力宣传各地推进城市公共交通优先发展和绿色出行等方面的成就和经验,广泛动员社会各界积极参与绿色出行,

推动形成绿色低碳生活方式，持续提升人民群众获得感、幸福感、安全感。活动内容包括组织《城市公共交通条例》宣贯；举办绿色出行公益设计征集活动；组织开展公交出行宣传周活动；组织绿色出行主题宣传；组织有关单位集中开展宣传；持续提升适老化无障碍交通出行服务；开展安全文明绿色出行活动；开展关心关爱司乘人员活动。

(交通运输部网站，2024-09-05)

交通运输部印发城市公共交通优先发展和绿色出行12个典型案例

交通运输部公布《关于印发2024年城市公共交通优先发展和绿色出行典型案例的函》，推出12个城市公共交通优先发展和绿色出行典型案例。具体包括：1)北京打造多层次、多样化城市公交出行服务体系；2)江苏南京织密公共交通出行“幸福网”；3)广东珠海创新引领绿色出行，构建公交多元化出行服务体系；4)四川泸州坚持公交优先发展，多措并举提升公交绿色出行吸引力；5)广西柳州多元发展联动创效，打造绿色出行动力引擎；6)江西九江加强资金与用地保障，促进城市公共交通高质量发展；7)上海推进公交适老化改造，让城市更有温度；8)云南丽江践行“公交+文旅”，推动丽江公交高质量发展；9)青海西宁树立典型强引领，服务品质再攀升；10)吉林长春深入实施城市公交服务质量提升，全面促进三网融合；11)山东临沂关爱驾驶员身心健康，打造“临沂和谐公交”；12)安徽天长多措并举持续改善城市交通发展环境。

(交通运输部网站，2024-09-12)

4项铁路工程建设行业标准发布

国家铁路局发布《城际铁路设计规范》(TB 10623—2014)局部修订条文和《市域(郊)铁路工程静态和动态验收技术规范(试行)》(TB 10462—2024)、《铁路CBTC信号设计规范》(TB 10521—2024)、《铁路LTE移动通信系统设计规范》(TB 10522—2024)等4项“四网融合”亟须的铁路行业工程建设标准。

本次4项标准的发布推进了规则标准“软联通”，助力打造轨道上的城市群都市圈，更好服务区域一体化发展。《城际铁路设计规范》(TB 10623—2014)局部修订条文新增了推动“四网融合”发展的导向性要求，允许客流特点及运输需求等明显具有市域(郊)铁路特征的城际铁路执行《市域(郊)铁路设计规范》(TB 10624—2020)。《市域(郊)铁路工程静态和动态验收技术规范(试行)》(TB 10462—2024)统一和规范了市域(郊)铁路工程静态验收和动态验收技术要求和质量标准。针对城际和市域(郊)铁路接入城市中心、公交化运营等实际需求，《铁路CBTC信号设计规范》(TB 10521—2024)和《铁路LTE移动通信系统设计规范》

(TB 10522—2024)解决了铁路与城市轨道交通在通信、信号制式方面的兼容性难题。

下一步，国家铁路局将加快形成中国特色的行业标准，来指导全国各地的“四网融合”工作。在设施互联方面，将聚焦多运营主体、多层次轨道交通互联互通需求，制定基础设施、机车客车、牵引供电、通信信号等互联互通技术规范，研究构建互联互通接入规则。在票制互通方面，将制定票制互通、支付兼容等相关标准，研究制定票制互通工程实施方案，积极拓展“一次购票、一次支付”服务模式。在安检互信方面，将促进铁路和地铁安检标准的衔接互认，完善换乘条件，更新补强安检设施设备，进一步优化安检流程。在信息共享方面，将研究数据资源开放共享机制和交换渠道，制定数据采集、数据安全管理等标准，促进各类信息的开放共享。在管理协同方面，将研究制定相关制度办法，完善铁路运输基础设施、车辆、驾驶人员资格等许可，推进铁路和地铁在设备运用、运营组织、从业人员等方面的管理互通。

(国家铁路局网站，2024-07-26)

工业和信息化部公布《电动自行车安全技术规范(征求意见稿)》

按照国务院全国电动自行车安全隐患全链条整治行动部署，工业和信息化部会同公安部、应急管理部、市场监管总局、国家消防救援局，开展强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2018)修订工作并公开征求社会意见。工业和信息化部有关负责人表示，与现行标准相比，征求意见稿主要从7方面做了修订：1)完善电动自行车所用非金属材料的防火阻燃试验要求和方法；2)完善蓄电池、控制器、限速器等的防篡改要求和方法；3)强化对电动机额定连续输出功率、空载反电动势等关键参数的要求和测试方法；4)增加北斗定位及通信功能；5)增加企业质量保障要求和方法；6)适当放宽整车重量、综合考虑消费者合理使用诉求；7)优化脚踏骑行功能等。

新标准实施后，根据《中华人民共和国标准化法》第二十五条规定，不符合强制性标准的电动自行车一律不得生产、销售或者提供。对于消费者已经购买的不符合新标准的电动自行车，将由各省、自治区、直辖市人民政府根据有关法律规定，结合当地实际情况制定妥善的解决办法，鼓励通过以旧换新、折价回购、自然报废、发放报废补贴等方式，将现存的老旧电动自行车逐步淘汰。

(工业和信息化部网站，2024-09-20)

京津冀发布首个区域性低碳出行碳普惠领域减排量核算标准

北京市会同天津市、河北省共同制定并发布了

《碳普惠项目减排量核算技术规范 低碳出行》(DB11/T 3043—2024),该标准是中国首个区域性低碳出行碳普惠领域减排量核算技术文件,将于2024年10月1日起实施。

碳普惠是通过相关平台收集个人、家庭或企业(单位)的绿色低碳行为活动,按照技术规范核算碳减排量,为绿色低碳生产生活方式赋值的激励机制,鼓励全社会参与自愿减排活动。界定了碳普惠项目减排量核算中低碳出行的术语与定义,规定了低碳出行碳普惠项目的基本要求、温室气体种类、项目边界和计入期、核算方法、数据监测与管理。适用于京津冀行政区域范围内低碳出行碳普惠项目的设计、建设和运行。

(新京报,2024-07-26)

北京市计划2025年底建成1 000座超级充电站

北京市发展改革委联合市城市管理委印发实施《本市加快推进新能源汽车超级充电建设实施方案》(以下简称《实施方案》),预计到2024年底,全市将建成超充站500座,到2025年底力争实现数量翻番,达到1 000座。《实施方案》提出:一是科学规划布局。综合考虑全市各类型新能源汽车规模、分布、超充车型推广趋势,结合市民出行需求热点和存量充电设施情况,以便利可及为目标,研究编制本市超充站建设规划,适度超前布局超充站。同时,结合各区发展实际、交通强度、土地资源、电力保障等因素,优化建设时序,推动建设超、快结合公共充电站,率先实现超充五环内区域布局成网。

二是完善标准规范体系。制定本市超充站建设和运营规范,统一超充站规划设计、充电功率分级、场站标识、设备参数、工程实施和竣工验收标准。进一步规范超充站建设前期登记备案流程。积极引导开放共享,已建成并投用的公共充电设施,鼓励引导其对外开放;对于新规划建设的公共充电设施,原则上须面向社会全面开放共享。完善充电设施分级评价和服务品质综合评价机制,引导运营企业高质量建设运营超充站。

三是鼓励多方参与多元发展。遴选优质企业与充电设施、停车管理、物业服务等企业合作,加快推进高质量超充网络建设。按照“政府搭台、企业自愿、多方参与”的思路,探索建立项目建设联合体,充分发挥不同类型企业优势,切实提升建设运营服务效率。

(北京市发展和改革委员会网站,2024-08-16)

《上海MaaS公共出行年报(2023年)》发布

上海市发布《上海MaaS公共出行年报(2023年)》。基于2023年上海市授权的公共交通运营数据及MaaS平台出行服务逾9亿条数据沉淀,围绕设施覆盖、设施衔接、联程时效和竞争能力4个一级维度,16个二级维度

和60个原子指标,聚焦“轨道交通+X”出行模式即轨道交通和公共汽电车、共享单车、网约车等其他方式的联程服务,以商业、夜间和老年人出行的场景为案例,整合公共交通的运营数据、客流信息,并将其与商业活动等多元场景数据进行交叉分析,为上海交通发展提供以出行用户为视角的深刻洞察。

MaaS服务生命力:探索“轨道交通+X”的联程出行模式。数据分析显示,超过70%的MaaS用户选择了“轨道交通+X”的跨方式出行。“轨道交通+公共汽电车”需求集中在轨道交通线路的尽端;“轨道交通+共享单车”接驳需求集中在核心区腹地、环大学区域;“轨道交通+网约车”集中在核心区;3种接驳方式的需求呈现从城市外围向核心区域聚集的圈层结构。在以轨道交通车站为核心,通过共享单车、网约车、出租汽车、轮渡等支线方式的接驳构建起的联程网络中,其公共汽电车接驳服务需求主要集中在5 km甚至3 km半径内,呈组团式聚集。从起点、终点位置分布上看,网约车接驳和公共汽电车接驳覆盖区域部分重合。

公共交通融合力:出行保障驱动商圈经济。数据分析显示,对市级核心商圈,轨道交通几乎实现了全覆盖,甚至多条轨道交通线路覆盖。同时,公共交通体系很好地支撑了夜间经济。

(腾讯新闻,2024-08-27)

广东梅州打造区域性多式联运物流枢纽

广州港第三十四个内陆港——梅州内陆港揭牌仪式暨“梅州国际陆港—广州港”海铁联运推介会在梅州市梅县区举行,标志梅州打造区域性“公铁海”多式联运物流枢纽、加快融入国际国内物流大循环、实现梅州全域原中央苏区与粤港澳大湾区深度融合进入新阶段。

梅州国际陆港自2023年底挂牌运营以来,已常态化开行通往深圳盐田港、广州南沙港、深圳蛇口港、深圳大铲湾、广州黄埔港等5个方向海铁联运班列,累计运输2 200多标箱,让当地进出口企业及货物跟沿海一样享受优质、顺畅、高效的通关和物流服务。作为华南最大综合性主枢纽港和集装箱干线港,广州港拥有外贸集装箱班轮航线超160条、内贸集装箱班轮航线45条、国际国内铁路班列38条,设有7个海外办事处,通达全球300多个港口。

(光明网,2024-07-29)

深圳开通首条自动驾驶公共汽车线路

深圳市首条自动驾驶公共汽车线路B998自动驾驶专线开通,试点期间免费乘坐。B998专线全程5.44 km,配置5台运力,运行时长约为25 min,发车间隔为30~60 min。乘客可打开“深巴出行”小程序,进入“自动驾驶”界面选择B998线,选择班次完成预约后,在线路任意

公共汽车站候车，上车打开乘车码，扫码乘车。

该线路车辆搭载了先进的自动驾驶技术，能够精准实现车道线识别、红绿灯信号识别、超车变道等复杂操作，能够安全高效地处理无信号控制交叉口的无保护左转人车混行条件下的通行，识别避让占道车辆及施工区域、礼让行人、精准进站停靠等各类高难度的城市复杂驾驶场景。

与2017年开通的全球首条阿尔法巴智能驾驶公共汽车线路相比，B998自动驾驶专线在技术和政策层面均有所创新，从车路协同到单车智能与车路协同兼顾，实现了从部分自动化到高度自动化，为乘客带来科技感十足的出行体验。

(深圳发布微信公众号，2024-08-26)

“空中出租车”跨长江首飞成功，单程仅5 min

上海峰飞航空eVTOL电动垂直起降航空器完成跨长江首飞，从位于南京浦口区的南京市无人机基地起飞，飞越长江并沿江盘旋巡航后返回基地，航程25 km，往返飞行时长10 min。此次飞行实现了吨级以上eVTOL首次跨长江飞行。

eVTOL电动垂直起降航空器搭载纯电力，垂直起飞后，在空中转换为固定翼飞行模式水平巡航，具有直升机灵活起降的特点，但与传统直升机相比噪声更低，且绿色环保，具备成本优势，又被称为“空中出租车”或“飞行汽车”。

作为长江黄金水道上的重要交通枢纽，南京建有多座长江大桥，但部分跨江行程依然受到长江天然阻隔的影响。以南京无人机基地到对岸的鱼嘴湿地公园为例，两地间直线距离不长，地面车程却长达20 km，需耗时25 min，而采用eVTOL直线飞行，单程仅需5 min，用时可节约80%。

(环球网，2024-08-01)

《全民气候公投2024》结果揭晓

由联合国开发计划署和牛津大学于2021年发起的《全民气候公投2024》是全球最大的独立气候变化民意调查研究，为人们提供了表达对气候变化关注和看法的机会，并将其传达给世界各国领导人。相较于2021年首次调查，2024年调查规模更大，覆盖了77个国家全球87%的人口，中国也囊括其中。调查结果提供了迄今为止最全面的全球公众对气候变化的感受和认知的可比数据。全球超过一半(53%)的民众表示，比2023年更加担忧气候变化，只有15%的人表示担忧减少。从性别视角来看，女性比男性对气候变化的担忧更有可能增加。全球80%的民众希望国家加强气候承诺，来自最不发达地区的民众对此有更强烈的诉求。

(联合国开发计划署微信公众号，2024-07-24)

奥地利推行新法规，严惩超速驾驶行为

奥地利通过一项新法规，严厉打击超速驾驶行为。根据这项法规，若驾驶速度超过60 km·h⁻¹，车辆将被没收并由政府出售。这一政策旨在应对近年来奥地利道路交通事故和死亡人数的显著上升。据统计，过去4年内，奥地利道路交通事故死亡人数持续上升；2023年，共有402人死于道路交通事故。自该政策实施以来，2024年3—4月已有约40辆汽车被扣押，其中至少1辆被没收并出售。这一举措显示了奥地利对打击严重超速行为的决心。

奥地利相关官员表示，这项政策的制定受到了邻国瑞士的启发。瑞士已有10多年的经验，通过没收超速车辆来遏制严重的交通违法行为。其他欧洲国家也采取了类似举措，例如芬兰超速罚款与个人收入挂钩，使得高收入者因超速而面临高额罚款。此外，欧盟自2024年起强制要求新售车辆安装智能限速辅助系统，以此来提醒驾驶人不要超速。资料来源：<https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-06-19/austria-aims-to-curb-crashes-with-crackdown-on-super-speeders?srnd=citylab-transportation>。

挪威拟于2025年起禁止销售化石燃料车辆

有关挪威计划于2025年起禁止销售化石燃料车辆的消息引起了广泛关注。这一举措使得挪威加入了荷兰的行列，有望成为又一个提出禁止销售化石燃料车辆的国家。目前，挪威已有近1/4的车辆使用电力等清洁能源。尽管这一计划较为激进，但其仅针对自2025年起新销售的车辆，而并不会对目前正在使用的汽油或柴油车辆实施限制。预计此举将逐步减少加油站的需求，从而推动整个国家向清洁能源过渡。目前，各方已就2025年低排放和零排放车辆的目标数字达成初步共识。资料来源：<https://fortune.com/europe/2024/09/02/in-2025-norway-is-expected-to-reach-a-world-record-of-selling-100-new-electric-cars/>。

首尔地铁进一步扩大行李递送服务，助力国际游客便捷出行

韩国首尔的“T-Luggage”服务是由首尔地铁推出的行李存储和同日送达服务。旅客可以将行李存放在特定的地铁站，例如首尔站、江南站、弘大站等，然后选择将行李运送到其他站点或机场(如仁川国际机场和金浦国际机场)。这一服务尤其面向那些在酒店退房后仍希望在离境前继续游览城市的游客，让他们可以轻松观光而不用携带行李。

自2023年上线以来，该服务使用量显著增长，2024年6月的用户数量相比上一年同期增加了3.4倍，总递送量达7 400次，其中70%为国际游客。为满足日

益增长的需求，首尔地铁将服务站点从原有4个(首尔站、弘大站、明洞站、金浦机场站)扩展至7个。除扩大服务范围，首尔地铁还推出了“T-Pass”服务，提供更优惠的行李递送与储存套餐，用户可享受高达30%的折扣。用户可通过现场服务点、官网以及“T-Locker”应用享受便捷的服务。未来，首尔地铁计划继续扩展此行李递送服务，与更多公司合作，以增加行李存取点及优化定价策略，进一步提高游客的出行体验。资料来源：<https://english.seoul.go.kr/travel-light-in-seoul-popular-luggage-delivery-service-to-expand-in-celebration-of-its-1st-anniversary/>。

(以上3则来自哈尔滨工业大学深圳国际设计学院吴江月，2024-09-10)

日本国土交通省公布2023年城市铁道拥挤率调查结果

为掌握通勤、上学时段的铁路拥挤状况，日本每年进行一次城市铁道拥挤率调查。2024年调查结果显示：东京都市圈拥挤率由2022年123%增加到2023年136%，大阪都市圈同期由109%增加到115%，名古屋都市圈由118%增加到123%。此外，各铁路运营商网站也对拥挤状况进行了详细介绍。

东京都市圈中：东京地下铁从三轮到入谷的日比谷线最为拥挤，在一天中最拥挤的早高峰(7:50—8:50)，运力为27 945人次，运送人员数量为45 271人次，拥挤率高达162%。大阪都市圈中：阪急从神崎川到十三的神户本线最为拥挤，在早高峰(7:33—8:33)，运力为25 800人次，运送人员数量为36 988人次，拥挤率高达143%。名古屋都市圈中：名铁从神宫前到金山的本线(东)线最为拥挤，在早高峰(7:40—8:40)，运力为21 694人次，运送人员数量为30 271人次，拥挤率高达140%。资料来源：https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04_hh_000130.html。

日本国土交通省发布《自动化物流道路中期报告》

日本国土交通省道路局成立“自动化物流道路研究会”，2024年2月21日—7月19日共召开5次会议，并于近期发布了《自动化物流道路中期报告》。此研究会旨在推动利用道路空间建设“自动化物流道路”这一新型物流形式研究，以解决卡车司机加班上限和人员短缺等物流危机，并减少温室气体排放。

自动化物流道路是将道路空间进行活用，构筑专用物流空间，同时与无人化、自动化运输方式相结合的一种新的物流形式。这一概念以“可持续、智能、安全、低碳物流创新平台”为支柱，通过不受人力资源限制的小批量、高频率运输，实现节省空间的稳定运输，并通过运输和存储一体化的缓冲功能，提高整体物流效率。研讨重要方向包括：1)全面优化物流，推

动物流革命，包括需求均衡化和标准化；2)物流模式的无缝连接，消除转运障碍，实现新的模式转变；3)引进低碳技术，尽量减少对环境的影响等。资料来源：https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001829.html。

日本国土交通省宣布从2024年10月1日起增加“电子装置检查”的车检项目

近年来，自动刹车等先进安全技术在防止交通事故发生方面取得了巨大成果。为保证在汽车使用时自动刹车先进安全技术的使用效果，日本国土交通省从2017年起开始对“电子装置检查(OBD检查)”进行反复研究，并于2019年完善了相关法令。

从2024年10月1日起，日本将在车检项目中增加电子装置的检查，包括：辅助驾驶装置(自动刹车等)、自动驾驶装置、降低尾气排放装置等。检查车型包括2021年10月1日(进口车为2022年10月1日)以后的新型车，并在2024年10月1日(进口车为2025年10月1日)以后的车检中实施。检查方式为将扫描工具插入驾驶座下部的插入口，与车载计算机相连接，确认车辆是否存在相应故障。确认存在故障时，若不进行及时维修则无法通过车检。另外，车检企业在OBD检查中使用的手册资料等，可在汽车技术综合机构提供的网站上查询。资料来源：https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09_hh_000326.html。

日本国土交通省城市局制定了应对数字社会的城市交通调查指南

为有效应对数字社会，2021年11月日本国土交通省城市局举办了“关于新城市交通调查体系的研讨会”，会议主题为构建高效的交通调查体系。在会议讨论基础上，围绕城市和交通的形势变化，如网络技术进步引起人们行为的转变、大数据和先进仿真技术的出现，以及越来越需要软硬件相结合的综合措施，日本国土交通省城市局制定了《城市交通调查指南》(以下简称《指南》)，其中阐述了标准的调查方法、新的分析、活用视角以及相关注意事项。

《指南》第一部分介绍了近年来城市交通调查的情况和未来的发展方向，并强调了城市交通调查的必要性、重要性等。第二部分明确了调查的主题是人员出行情况，阐述了实时调查的设计、准备、实施、数据整理和发布等各阶段的基本思路、标准步骤和注意事项。第三部分阐述了将人员出行调查数据与其他数据进行仿真从而应用于规划和研究政策等方面的想法和措施。《指南》下载网址：https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/tosiko_tosiko_tk_000024.html。

(以上4则来自河北科技师范学院秦皇岛市交通系统智能分析与决策重点实验室王鹏飞，2024-09-14)